

sen en Van Zwet – één ding laat zien dan is het dat technische ontwikkelingen gemaakt worden door mensen in hun dagelijkse interactie met elkaar en met hun omgeving. Dat levert uiteraard bredere patronen in ruimte en tijd op, die op hun beurt nieuwe handelingen door mensen beïnvloeden. Alle drie de boeken tonen duidelijk aan dat de grote lijnen geen verklaring kunnen zijn voor wat we (denken te) zien, maar als resultaat moeten worden gezien van de kluwen(s) van kleinschalige, kortere termijn handelingen van mensen zoals u en ik, al dan niet een paar honderd jaar eerder. Ik vind het eigenlijk wel een geruststellende gedachte dat de geschiedenis niet wordt gestuurd door grote lijnen, maar door mensen; in elk geval levert het een uitdaging op voor iedere water(staats)historicus haar/zijn eigen kluwen goed te definiëren en te ontwarren.

Alex van Heezik, *De Kering. Over de bouwers van de stormvloedkering Oosterschelde* (Diemen: Veen Magazines B.V., 2011). 288 blz. Geïllustreerd, ISBN 9789085713531. € 34,95.

ADRIE DE
KRAKER

In vijf hoofdstukken beschrijft Alex van Heezik de lotgevallenen van de Stormvloedkering in de Oosterschelde; hoe deze tot stand is gekomen, wat er aan voorafging en wat de betekenis van de kering is tot op de huidige dag. De nadruk valt op hoofdstuk 4 dat over de eigenlijke bouw handelt en ruim een derde van het boek beslaat. *De Kering* sluit af met een overzicht van bronnen en literatuur en een register van persoonsnamen. Centraal in dit rijk geïllustreerde boek staat de mens achter het werk. Daartoe heeft de auteur tientallen betrokkenen geïnterviewd. Aanleiding tot het uitgeven van dit boek is het feit dat het in 2011 een kwart eeuw jaar geleden is dat de stormvloedkering officieel in werking werd gesteld door koningin Beatrix.

Het eerste hoofdstuk wijkt af van de rest, omdat het vooral is gebaseerd op literatuur, al zien we dat niet in noten terug. Van Heezik gebruikt die alleen om bepaalde afkortingen of genoemde instellingen toe te lichten. Direct wordt de lezer meegesleept in het relaas van de binnenvaartschipper die tijdens de ramp van 1953 zijn boot in een doorbraakgat van de Schielandse Hoge Zeedijk voer om dit te dichten teneinde een grootschalige overstroming van Rotterdam en omgeving te voorkomen. Dit onderstreept de noodzaak tot afdamming van de zeegaten in de zuidelijke delta om de veiligheid tegen de zee te vergroten. De auteur laat vervolgens vrijwillige dijkwerkers uit 1953 aan het woord en laat zien hoe tegelijkertijd de discussie van het ontwerp van de Deltawet begon.

Het tweede hoofdstuk gaat in op de ommekeer, namelijk de discussie over het wel of niet afsluiten van de Oosterschelde. Gaandeweg krijgen de twee kampen vorm en inhoud. Enerzijds zijn daar de voorstanders van volledige afsluiting, waaronder Rijkswaterstaat (RW), de Zeeuwse autoriteiten en de *Provinciale Zeeuwse Courant*. Hier tegenover stonden onder andere het Rijksinstituut voor Visserij Onderzoek en de vissers van Yerseke. Een belangrijke eerste confrontatie tussen genoemde belangen vond op de eerste informatieavond plaats te Zierikzee, op 28 april 1967. Terwijl ir. Santema van RW duidelijk volhield dat afsluiting niet ter discussie stond, werd al in 1968 de studiegroep Oosterschelde in het leven geroepen. In 1969 verscheen hun 'Memorandum' en op 18 december 1970 vond de eerste actie plaats van de Aktiegroep Oosterschelde Open. Nadat enige tijd later ook in Delft door studenten alternatieven voor volledige afsluiting werden gemaakt, kwam het begin jaren zeventig tot een omslag. Binnen de politiek is er beweging in het parlement en RW haalde de eerste biologen officieel binnen, onder meer in de persoon van Saeijs. Van Heezik sluit dit hoofdstuk af met de aanbevelingen van commissie Klaasesz, waarbij een variant zat, de zogenaamde blokkendam: een geperforeerde dam die water kan doorlaten. Intussen waren in de Oosterscheldemonding al verschillende voorbereidingen voor afsluiting getroffen.

Hoofdstuk drie is de opmaat tot het grote werk. Dit begint met de bijeenkomst van RW en de Deltadienst om de aanbevelingen van Klaasesz te bespreken. Besloten wordt om ook alvast de variant van de blokkendam te onderzoeken, echter niet door genoem-

de twee diensten, maar door de ingenieurs van een aannemerscombinatie om daarmee de aandacht af te leiden van RW. Het resultaat was een aantal varianten caissondammen, waarvan de kern gevormd werd door caissons, dat wil zeggen grote drijvende bakken die ter plaatse gezonken worden en opgevuld met steen en aarde. Voor diegenen binnen RW die dit soort voorbereidingen naar een halfopen oplossing voor de Oosterscheldemonding te ver ging, betekende dit ontslag.

Het jaar 1974 werd de omslag, toen werd definitief de weg naar een alternatief ingeslagen. Gaandeweg schoven de partijen op: de regering en de jonge ingenieurs van de aannemers en RW zelf. Na een verhit politiek debat koos het kabinet Den Uyl uiteindelijk voor een caissondam die in 1985 klaar moest zijn en 1,7 miljard gulden mocht kosten, een besluit dat op het nippertje gesteund werd door de Tweede Kamer. Aan de hand van tal van interviewfragmenten gunt de auteur ons een kijkje in de keuken van de ingenieurs. Hierbij gaat het er niet alleen om hoe hun ideeën vorm en inhoud kregen, maar ook om de tegenstellingen binnen deze en andere ingestelde werk- en studiegroepen. Problemen als verdichting van de zeebodem, de stroming, de caissondam als ontwerp en vele andere zaken vroegen allemaal om een oplossing of nadere uitwerking. Al snel werd het idee van de caissondam verlaten en kwam een pijlerdam in beeld, weliswaar veel duurder, maar daarmee konden meer problemen worden opgelost. Eind januari 1975 ging ook de regering voor dit idee hoewel dit veel duurder bleek te zijn. In juni 1976 gaf een krappe kamermeerderheid het uiteindelijke groene licht.

Na het vertrek van Frank Spaargaren als projectleider van de Stormvloedkering, werd per 1 juni 1979 Visser verantwoordelijk voor de eigenlijke uitvoering van het grote project. Aan hem de moeilijke taak om vooral de kosten zoveel mogelijk te beperken. Dit is onder andere het verhaal over hoe innovatief de Mytilus (bodemverdichter) wel niet was, maar al snel bleek dat de motoren te zwak waren. Het is het relaas over de Ostrea (de mattenlegger) die bijna dubbel zo duur uitviel als begroot, maar ook hoe de betonbouwers heel efficiënt de 66 peilers wisten te bouwen. Waren het nu allemaal stoere binken die voor niets terugdeinsden en overal een technische oplossing voor wisten te bedenken? Een beetje wel, ze waren overtuigd van hun eigen kunnen, maar vooral in de menselijke relaties schoot het af en toe nogal eens tekort. Zo moest Ger Lub, directeur van DOSbouw, noodgedwongen ontslag nemen wegens gezondheidsproblemen. Reden, zeer waarschijnlijk de komst van Visser, waarmee hij het niet goed kon vinden.

In het laatste hoofdstuk snijdt Van Heezik nog enkele bijzondere aspecten aan. Zo werd de Stormvloedkering tussen 1986 en 2011 twaalfmaal gesloten, steeds bij een waterhoogte van NAP + 3,00 meter. Die grens hoeft niet te worden aangepast. Tot 2050 is er weinig aan de hand. De vroegere getijdegeulen in de Oosterschelde zijn inmiddels grotendeels met zand gevuld en de zandhonger houdt niet op, wat een probleem voor de natuur vormt. Niemand roept hardop dat de kering weg moet, maar velen zien veranderingen in de natuur die niet verwacht werden. Vandaar de wens om tot een integraal en vooral op ecologische waarden geschoeid waterbeleid te komen, een nieuwe benadering waarbij de kering als katalysator fungeert. Daarnaast leverde de kering een flinke technische spin-off op. Voor de Zeeuwen is de kering bovenal het icoon van veiligheid. En die veranderingen in het ecosysteem? Er zijn flink wat 'nieuwe' diersoorten te melden, zoals bruinvissen, Japanse oesters, sepia's, en de zeehond is terug. Jammer alleen van al die blauwalgen in de zomer in de meer oostelijk gelegen wateren.

Heeft dit boek tekortkomingen? Helaas komen de gewone arbeiders nauwelijks aan het woord. Een enkel interview met een van die 800 betonwerkers had niet misstaan. Hoe volgde de doorsnee Zeeuw en hoe volgden de vissers van Yerseke de ontwikkelingen verder? Ook horen we maar bitter weinig over de Zeeuwse politici van de Provincie of de plaatselijke gemeenten. Hoe werden de grote zwermen arbeiders gehuisvest die hun gemeenten overspoelden? Hoe werden de lokale wegen aan het zware verkeer aangepast? Ook vergeet de auteur enkele aspecten te bespreken. Het belang van de kering voor Zeeland is er ook een van toeristische aard, want dit waterbouwkundig hoogstandje ont-

vangt honderdduizenden bezoekers per jaar. Als het gaat om de visuele verbeelding van wat Zeeuws is, komt de Stormvloedkering wellicht op de eerste plaats naast het Zeeuwse meisje. Verder werd de kering een belangrijke schakel in de noord-zuidverbinding door Zeeland.

En verder? Nergens zijn noten ingevoegd die verwijzen naar gebruikte literatuur of andere bronnen dan de interviews. Op een enkele plaats (blz. 53) staat een noot plompverloren midden in de marge, terwijl noten elders onderaan de bladzijde geplaatst staan. De uitgelichte stukken in paarse kleurkaders vergemakkelijken het begrijpen van het doorlopende verhaal niet overal. Zo vraagt men zich tussen blz. 26 en 31 af welke de hoofdtekst hier werkelijk is. Daar het boek een sterk journalistieke inslag vertoont met de vette koppen wordt een beknopte tijdbalk node gemist. Het boek pretendeert op de achterflap het antwoord te geven op maar liefst vijf brandende vragen die leefden bij mensen die de Stormvloedkering tot stand hebben gebracht. Wat vonden zij van de felle protesten tegen volledige afsluiting? Wat ging er in hen om toen de dichte dam er niet mocht komen? Wat kwam er allemaal bij kijken om het alternatief te ontwerpen? Hoe hebben ze dat voor elkaar gekregen en welke moeilijkheden kwamen ze tegen? Nergens in het boek wordt daarop expliciet een antwoord gegeven en zeker niet in het afsluitende hoofdstuk. Impliciet krijgt de lezer die antwoorden wel als hij het hele boek nauwkeurig doorleest.

Hiermee komen we terug bij het sterke punt van dit boek, namelijk de meeslepende wijze waarop Van Heezik dit alles verwoord heeft en daarmee heeft hij ook duidelijk laten zien dat zelfs de grootste waterstaatswerken van ons land ook maar gewoon mensenwerk zijn en slechts met de grootste moeite en het nodige doorzettingsvermogen tot stand kwamen. Het verhaal leest als een trein en vooral degenen die in de realisatie van De Kering een rol hebben gespeeld, op welke wijze dan ook, zullen ervan smullen. Voor de lezer met meer afstand tot dit grootse werk biedt Van Heeziks boek een welkome aanvulling op de vele technische verhandelingen. Vergeleken met het boek van Paul de Schipper, *De slag om de Oosterschelde*, legt *De Kering* duidelijk meer de nadruk op de ontwerpers, bouwers en besluitvormers.